***АВЕРКИЕВА Ксения Васильевна, к.г.н.***

***Отдел социально-экономической географии***

***Институт географии РАН, Москва, Россия***

***xsenics@ya.ru***

МАЛЫЕ ГОРОДА МЕЖ ДВУХ СТОЛИЦ: ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ И ПРОБЛЕМЫ СОХРАНЕНИЯ ИНДУСТРИАЛЬНОГО НАСЛЕДИЯ

SMALL TOWNS BETWEEN TWO CAPITALS: TRANSFORMATION OF ECONOMICAL SPECIALISATION AND HOW TO PRESERVE THE INDUSTRIAL HERITAGE

Ключевые слова: малый город, внутренняя периферия, Нечерноземье, старопромышленные территории, сжимающиеся города

Аннотация. В статье рассматривается эволюция хозяйственного освоения территории между Москвой и Санкт-Петербургом и постсоветская трансформация промышленного комплекса малых городов межстоличья. Отдельно анализируется роль географических факторов промышленного развития. В процессе трансформации экономики многие памятники промышленной архитектуры XIX-XX в. оказались невостребованными. В статье рассматриваются вопросы возможности сохранения памятников промышленного наследия.

Keywords: small town, Non-Chernozem area, old industrial territories, periphery, shrinking cities

Annotation

The evolution of economical development of little towns situated between Moscow and St. Petersburg and its post-Soviet transformation are analyzed in this article. We paid special attention to the role of geographical factors for industrial development. A lot of objects of industrial heritage of XIX-XX centuries became useless within the transformation period. We also analyzed the possibility of protection of industrial heritage.

**Индустриальное освоение территории межстоличья**

До начала XVIII века на межстоличной территории развивались, в основном, кустарные промыслы, направленные на обслуживание доминирующего вида транспорта, а также художественные ремёсла, продукция которых находила сбыт на рынках Москвы и Санкт-Петербурга.

Начало крупноформатного мануфактурного освоения межстоличья относится к первой половине XVIII в. Государство, с одной стороны, форсировало индустриализацию (так появились Адмиралтейские Ижорские заводы в пригороде Санкт-Петербурга, нынешнем г. Колпино). С другой стороны, оно ограничивало развитие энергоёмких производств в непосредственной близости от обеих столиц для «дровосбережения», заставляя стекольные, фарфоровые, железоделательные и другие «огнедействующие» производства перемещаться на внутреннюю периферию. На рубеже XVIII-XIX вв. стали появляться небольшие стекольные и фарфоровые заводы. Их было основано больше сотни, однако до наших дней дошли лишь единицы из них.

Ещё одним фактором раннепромышленного развития были поместья: служилый класс получал земли между Москвой и Петербургом, а при усадьбах со временем возникали небольшие винокуренные, льноперерабатывающие и другие предприятия. В тот период ведущим фактором развития производства был спрос столиц при низкой покупательной способности сельского и мелкогородского населения, которому вполне хватало предметов быта, поставляемых своими, местными кустарями. К тому же и плотность населения на рубеже XVIII-XIX вв. была недостаточной для организации сети крупных мануфактурных производств, отставала техническая база [4].

Массовая индустриализация межстоличья ускорилась в середине XIX в. Это время первой промышленной революции (машинного переворота) в России, охватившей её центральные и южные губернии [1]. В Центре росли текстильные фабрики, применявшие механические станки, на Юге – сахарные заводы, маслобойни с паровыми машинами. В старопромышленном Центре, безусловным лидером стало восточное и юго-восточное Подмосковье. Рассматриваемая территория меж двух столиц не была ни пионером, ни локомотивом этих сдвигов, но была активно вовлечена в индустриальную гонку. В 1850-60-х гг. текстильные предприятия возникали в Клинском уезде Московской губернии, в Твери и Вышнем Волочке на базе избытка рабочих рук и навыков сельского надомного ткачества [7].

Недавно построенная Николаевская железная дорога не сразу стала основной осью пространственной организации территории и притяжения новых производств. Они возникали не по всему её ходу, а лишь местами или в стороне, вырастая из кустарных промыслов. Для крупной индустрии не хватало работников и ресурсов. Тем не менее, выгоды межстоличья – долгая история освоения, инфраструктура полимагистрали, возможность выхода продукции на столичные рынки – привлекали фабрикантов и население, способствуя расширению набора отраслей. С открытием Николаевской железной дороги в 1851 г. предприятия стали возникать как в её новых центрах, куда люди стекались в годы строительства, так и в старых центрах обслуживания ямского тракта и водного пути [2], где высвобождались рабочие руки.

На рис. 1 приведена динамика возникновения предприятий ранних сравнительно простых промышленно-технологических укладов на территории межстоличья. Здесь буквально срослись два уклада: знаковая для первой промышленной волны текстильная промышленность появилась одновременно с постройкой железной дороги и даже позже этого символа второй, угольно-стальной волны [1]. Вторая волна 1880-90-х гг., более массовая, охватила не только ближайшие к столицам территории и относительно крупные города, а весь межстоличный ареал, чему способствовало накопление капиталов купцами и фабрикантами – основными тогдашними инвесторами.



*Рис. 1. Динамика возникновения предприятий первого промышленного уклада*

*Составлен автором по материалам свыше 80 источников [3]*



*Рис. 2 Возникновение предприятий в городах межстоличья до 1917 г. по годам*

*(Цветом показана отрасль специализации, см. легенду на Рис. 1)*

*Составлен автором по материалам свыше 80 источников [3]*

Новые стекольные заводы появляются практически в каждом крупном станционном посёлке или городе: Чудово, Малая и Большая Вишера, Березайка, Вышний Волочёк, Спирово, Калашниково, Клин, Солнечная… Удобное транспортное положение позволяет подвозить любое необходимое сырьё, в то время как потребность в ламповом и аптечном стекле постоянно растёт. Фарфоровая империя Ивана Кузнецова (дяди Матвея Кузнецова – «короля» русского фарфора, владельца подмосковных предприятий) к ХХ веку расширяется за счёт постройки нескольких заводов в Новгородской области. В 1880-90-х гг. развиваются и такие «вспомогательные» отрасли, как производство кирпича, керамических труб, плитки [7].

Строительство и обслуживание Николаевской железной дороги повлекло за собой сведение лесов на обширной территории вокруг линии: сначала лес шёл на инженерные конструкции, затем на дрова для паровозных топок. Одновременно росли потребности развивающейся промышленности, нуждавшейся в дополнительной энергии, для чего также требовался лес. Дороговизна древесины и привозного топлива заставила искать им замену, и с конца XIX в. практически во всех районах межстоличной полосы начинается освоение торфяных массивов.

Предприятий чёрной металлургии, базовой отрасли второй технологической волны, в межстоличье почти не было из-за скудной сырьевой базы. Тем не менее, чугунное литье местами появлялось как сопутствующее и вспомогательное (в 1894 г. появился кустарный цех по производству литых чугунных изделий хозяйственно-бытового назначения в Боровичах, в 1897 г.был построен чугунолитейный завод Чепеля в Клину [7]). Предприятий механического профиля, связанных с железной дорогой, возникло в межстоличье немного. В основном, это были ремонтные мастерские и паровозные депо на крупных станциях. Их необычная архитектура (круглое депо с высоким купольным завершением, видным издалека) привлекала внимание многих путешествующих по железной дороге.

Паровозные депо могли стать ремонтными заводами, но собственного производства на их базе не возникало. Наиболее значимым среди предприятий «железнодорожного» комплекса в межстоличье стал Тверской (первоначально – «Верхневолжский») вагоностроительный завод, основанный в 1898 г. по инициативе франко-бельгийского акционерного общества «Диль и Бакалан» [3]. Это предприятие (ныне ОАО «Тверской вагоностроительный завод») до сих пор является крупным производителем пассажирских вагонов и грузовых вагонов специального назначения.

С 1913 до середины 1930-х гг. рассматриваемая территория становится выраженной периферией: приоритет экономического развития СССР отдавался тогда реанимируемым и новым базам тяжелой индустрии на юге и востоке страны. Межстоличье в этой системе координат стало территорией инерционного и «остаточного» развития, оттока трудовых ресурсов.

С принятием плана ГОЭЛРО вырос спрос на торф, так как в условиях транспортной разрухи и топливного голода он стал основой местной электроэнергетики, на торфе работали первые электростанции Твери и других городов. Торфоразработки развивались и в годы Великой отечественной войны, лишь после неё торф был постепенно вытеснен из топливного баланса каменным углём и углеводородами, оставив регионам торфодобычи наследство в виде депрессивных посёлков.

После Второй мировой войны стали возникать пионерные предприятия новых волн. В Твери был построен крупный комбинат «Химволокно», небольшие химические производства возникали в других городах [7]. В 1960-х гг. химическое производство расширялось, в Торжке появился крупный завод полиграфических красок, в Новгороде – главный на сегодняшний день завод «Акрон», который специализируется на производстве аммиачных удобрений на основе природного газа.

Приход нового технологического уклада в 1970-х и начале 1980-х гг. обозначило появление на межстоличной территории заводов электронно-вычислительной техники. В городах Новгородской и Тверской областей размещаются филиалы Ленинградских производственных и научно-производственных объединений, строятся предприятия электроники оборонного комплекса страны. В числе заметных производств того периода – оптический завод «Юпитер» в г. Валдай, завод электротехнического оборудования «Комета» в Новгороде. В Подмосковье строятся заводы приборов, электроаппаратов, деталей, ориентированные на московских смежников. При этом межстоличная территория не стала самой притягательной для новых отраслей, тем более, что трудовой потенциал был уже изрядно подорван. Многолетний отток лучших кадров в столицы не позволял новым предприятиям укомплектовать производство достаточным количеством работников с подходящей квалификацией.

В 1980-х гг. в межстоличье возникали отдельные предприятия различного профиля: машиностроительные, кабельные, заводы деревообработки и пищевой промышленности, но, в целом, развитие этой территории снова шло по инерции. Последним всплеском экономической активности стало создание совместного советско-финского предприятия в Чудово в 1989 г.

**Постсоветская трансформация**

Причины краха заводов первых индустриальных волн в 1990-х гг. были общими, характерными далеко не только для межстоличья. Все старые обрабатывающие отрасли – текстильная, стекольная, фарфоро-фаянсовая – оказались в сходных сложных условиях. Рынок позволил покупателю выбирать между привычным советским товаром и импортным, отличавшимся не столько качеством, сколько яркой новизной, а нередко и заманчивой дешевизной. Со своей стороны, старые массивные корпуса, чрезмерная энергоёмкость, далёкие от современных организация труда и менеджмент не выдерживали конкуренции. С отменой дотаций на энергоносители издержки стали расти, рентабельность – падать, предприятия – накапливать долги. Какое-то время держаться помогала натуральная оплата труда, но к началу 2000-х гг. начались банкротства.

Из многочисленных предприятий первых волн до нынешнего момента дожили единицы. В Подмосковье простаивают целые ансамбли фабричных корпусов, плотин и посёлков. В Твери текстильный кластер Пролетарского района прославился как социальное «дно», прежде чем начал радикально менять функции на сервисно-торговые. В Вышнем Волочке на «съежившихся» площадках работают несколько фабрик, причём в небольших корпусах 1980-х гг. постройки, тогда как монументальные краснокирпичные здания стоят и осыпаются без дела.

Фарфоровым предприятиям повезло ещё меньше: реально работающих практически не осталось совсем. Две фабрики Ивана Кузнецова в Новгородской области полностью остановили производство и распродали всё имущество, сдав заводские музеи в областной центр. От конаковского фаянса осталась крохотная художественная мастерская и картинные руины. Только «Красный фарфорист» в Чудовском районе силами своих мастеров пытается выжить, делая ставку не на массовое производство, а на штучные художественные изделия и участие в туристских программах.

Стекольные предприятия оказались более жизнестойкими благодаря постоянному спросу на алкогольную продукцию: стеклянная бутылка и банки для домашних заготовок были востребованы и в 1990-х, и в 2000-х гг. Те, кто устроились в этой товарной нише, – выжили, остальным пришлось останавливать производство.

Торфопредприятия выбывали из экономики своих районов долго и постепенно, по мере замены торфа мазутом и природным газом в местных котельных. В отдельных случаях, например в Ленинградской области, торфопредприятия переходили на выпуск сельскохозяйственного торфа. Но не все районы имели возможность экспорта торфяных грунтов и снабжения интенсивных пригородных хозяйств. Большинство – закрываются или балансируют на грани выживания благодаря местным котельным, которые не отказываются от торфобрикетов. Окончательно отказаться от торфяного топлива регионам мешают опасения, связанные с непредсказуемостью цен на энергоносители. Чтобы снизить зависимость от госмонополий, регионы стараются сохранить не до конца растащенную технику и не затоплять торфяники. Торф ещё может понадобиться в качестве «экоматериала» для строительства и в новом сверхинтенсивном сельском хозяйстве, но пока некогда мощная торфяная индустрия межстоличья еле держится на плаву.

В постсоветское время в межстоличье появилось немало новых предприятий, особенно в 2000-х гг. В Россию стали приходить иностранные инвесторы, они вкладывали средства, прежде всего, в «понятные» регионы, к которым относили обе столицы и их пригороды. Новые предприятия ориентированы на потребительский спрос, чем объясняется их тяготение к многомиллионным агломерациям. По мере насыщения пригородных зон, роста арендных ставок на землю и расценок на труд новые предприятия стали смещаться дальше от Москвы и Петербурга, осваивая межстоличное пространство.

Специализация новых предприятий различна, их нельзя отнести к какому-то одному технологическому укладу. Чаще всего они пищевые (инвесторов привлекал быстрый оборот средств в этой сфере, и она выделялась устойчивым ростом по всей постсоветской России). Знаковые предприятия пищевой промышленности – заводы группы компаний «Дирол-Кэдбери» в Новгороде и Чудово, предприятие по розливу минеральной воды «7 ручьёв» в Окуловском районе. Много предприятий возникло в отраслях строительного комплекса, который обслуживал столицы и крупные города. Помимо заводов стройматериалов (строящийся Бабиновский цементный завод на границе Новгородской и Ленинградской областей, завод стекловолокна «Uralita-URSA» в Чудово, немецкое производство керамзитоблоков «Schiedel» в Торжке и др.) на данной территории появлялись заводы по производству строительной техники. В дополнение к Тверскому экскаваторному заводу в Калининском районе строится завод строительной техники «Hitachi», в Тосненском районе возведён комплекс по сборке тяжёлой техники марки «Caterpillar», в Новгородском районе возникает база строительной техники австрийского концерна «Strabag». В деревообработке наиболее заметны заводы шведской компании IKEA, хотя в эту отрасль приходили не только зарубежные, но и российские инвесторы. Завод «Талион-Терра» в Торжке – проект российской компании, внедряющей современные технологии деревообработки.

В 2000-х гг. возникали новые предприятия и в «исторических» отраслях, в том числе в производстве стекла. Несколько новых заводов разместились в старинных центрах стекольной промышленности: Солнечногорске, Клину, Спирово. Видимо, накопленный производственный опыт и определённая преемственность всё ещё имеют значение даже при размещении иностранных активов.

**Особенности размещения промышленного производства в межстоличье**

В разные эпохи промышленного развития межстоличья на территориальную организацию размещения предприятий оказывали влияние различные факторы. Самые ранние текстильные предприятия тяготели к ареалам с повышенной плотностью сельского населения, поэтому тяготели не столько к Петербургу, сколько к пригородам Москвы. Наиболее массовые предприятия стекольной и фарфоровой отраслей не имели возможности разместиться в «пристоличных» губерниях, а при относительной «универсальности» ресурсов (песок для стекла использовался изначально речной, глины – местные, а позже фабриканты могли доставлять сырьё для предприятий по железной дороге) наиболее значимыми факторами размещения стали транспортно-географическое положение и наличие кадров. Идеальными «штандортами» стали посёлки и городки при железнодорожных станциях, куда крестьяне стекались в годы строительства, а точкой с наиболее высоким потенциалом оказался Вышний Волочёк. Здесь сошлись водный, гужевой и железнодорожный пути и были кадры, оставшиеся без работы после того, как основные потоки грузов и пассажиров приняла на себя Николаевская железная дорога. Как видно на рис. 3, в Вышнем Волочке и его ближайших окрестностях во второй половине XIX в. возникли сразу 7 предприятий, а в соседних станционных селениях – только по 3-4.

На рис. 3 также хорошо видно, насколько изменилось экономическое значение Торжка: железная дорога обошла его стороной (вплоть до начала XX в., когда от основного хода Николаевской железной дороги было выстроено ответвление на Осташков, линия прошла через Торжок). Без выхода к главной транспортной артерии некогда бойкий город утратил своё значение и остался без производственной базы. Аналогичная судьба – у Валдая, бывшей середины пути и места отдыха путешественников. Оставшись в стороне от железной дороги на гужевом тракте, значение которого быстро стало снижаться, город лишился импульсов к дальнейшему экономическому развитию. Сохранились лишь его рекреационные функции: уже к концу XIX в. Валдай и окрестности стали излюбленным местом отдыха петербуржцев.

Большое количество предприятий расположились на территории современных Конаковского и Клинского района: они не относились к Московской губернии, поэтому на них не распространялись запреты на размещение энергоёмких производств, они были удобно расположены по отношению к основным рынкам сбыта и транспортным путям. На их территориях располагались богатые запасы торфа – топлива, ставшего основным после резко возросшего спроса на дрова для паровозных топок.

В целом, промышленные предприятия первых волн индустриализации в межстоличье тяготели либо непосредственно к столицам, опираясь на кадровые ресурсы (в Подмосковье) и природные ресурсы (окрестности Санкт-Петербурга), либо к водоразделу, где после строительства железной дороги имелись «излишки» рабочей силы, а удобство транспортного сообщения позволяло доставлять продукцию в оба столичных города. При этом территория на «петербуржской» половине пути в большей степени оставалась ресурсной (здесь размещались лесопильные заводы, карьеры для добычи глины, реже – фарфоровое производство), а в «московской» части чаще располагались текстильные фабрики (они требовали больше рабочих рук, а хлопок доставлялся по Волге), стекольное производство и художественные кустарные промыслы.

В советские годы с развитием автомобильного транспорта и оживлением движения по шоссе некоторые города и посёлки, оставшиеся в стороне от железной дороги, обрели второе дыхание. Среди них – Крестцы, Валдай, Торжок и другие. Во всех малых городах и крупных посёлках по трассе размещались новые производства. В отдельных случаях, они были ориентированы на местные ресурсы, нередко в межстоличье размещались филиалы столичных машиностроительных предприятий, в том числе – оборонного комплекса. Для таких предприятий близость к столицам не была ключевым фактором размещения, поэтому индустриальное освоение затрагивало даже самые удалённые от столиц города. Можно говорить о более-менее равномерном наполнении территории промышленными объектами.

Изменения начались в постсоветское время, когда, с одной стороны, стали закрываться многочисленные предприятия, а с другой – появляться новые. Если судьба старых предприятий во многом зависела от экономического положения отрасли в переходное время, и даже близость к Москве или Санкт-Петербургу не могла спасти заводы, то на возникновение новых производство большое влияние оказали именно факторы географического положения. На рис. 3 видно, как уменьшается количество новых предприятий (в выборку попали наиболее крупные предприятия), построенных (в том числе с участием иностранного капитала) в постсоветское время по мере удаления от Санкт-Петербурга, и начинает вновь расти по мере приближения к Москве.

*Рис. 3. Количество предприятий, возникших в районах межстоличной полосы в годы 1-й и 2-й волны индустриального развития и в постсоветское время*

Очевидно, что близость к столице сейчас становится одним из наиболее важных факторов размещения новых производств. В условиях многолетнего оттока населения из районов внутренней периферии к центрам «водораздельная» часть межстоличья осталась без кадрового потенциала, из-за тарифов РЖД и низкого качества автомобильных дорог ухудшилось транспортно-географическое положение большинства удалённых от столиц районов. В приводораздельных районах сейчас размещаются предприятия, ориентированные на эксплуатацию местных ресурсов: леса, чистой воды. В новых условиях доминирования автомобильных перевозок более привлекательным «штандортом» стал Торжок, благодаря сочетанию удобства положения (объездная г. Твери) и усилиям местных властей появилось сразу несколько крупных предприятий в Калининском районе. Если бы не особый статус Завидовского заповедника, можно было бы ожидать появления большего количества предприятий в Конаковском районе.

Произошла чёткая сегрегация функций территорий вдоль трассы Москва – Петербург: более близкие к столицам территории стали притягивать новые производственные мощности благодаря выгодам транспортного положения и более высокому, чем на внутренней периферии, кадровому потенциалу. В то же время, территории большого Волжско-Балтийского водораздела, в прошлом бывшие крупными промышленными центрами, лишились производственной базы. Они становятся центрами рекреации и нового дачного освоения: формируются обширные зоны отдыха на Валдае (в Валдайском и соседнем Окуловском районе), происходит реосвоение «Академических дач» в районе Вышнего Волочка, множество летних баз отдыха, лагерей и дальних дач в районе Бологое и Спирово.

**Архитектура трансформаций: судьба памятников индустриального наследия и развитие городской среды в малых городах**

В развитии многих территорий промышленность уже давно не играет ведущей роли: экономическое развитие возможно и за счёт третичной сферы, индустрия давно не воспринимается географами и экономистами как единственно возможный локомотив роста. Поэтому сжатие хозяйственного комплекса большинства малых городов межстоличной полосы не стоит воспринимать негативно, тем более, что технологии в большинстве своём действительно устарели, многие производства неконкурентоспособны. Более существенными для муниципалитетов становятся проблемы занятости (отчасти их решает повсеместное отходничество в более крупные города и вахтовые трудовые поездки в ресурсные регионы) и проблемы поддержания качества городской среды.

В прошлом предприятия (как дореволюционные, так и большинство советских) обслуживали целые районы городов, а сейчас даже в случае сохранения успешно функционирующего производства города остаются «бесхозными». Местного бюджета никогда не хватает на поддержание и благоустройство, предприятия не обязаны обслуживать прилегающие кварталы, качество жизни падает, что приводит либо к маргинализации населения, либо к его миграционному оттоку, в любом случае это обескровливает городскую экономику. В итоге целые ансамбли предприятий и городков для рабочих различного времени постройки ветшают.

В отдельных случаях сами корпуса предприятий являются памятниками промышленной архитектуры рубежа XIX-XX в. (здания текстильных фабрик Вышнего Волочка или подмосковного Высоковска, фарфоровые заводы Конаково и п.г.т. Краснофарфорный на Волхове и другие). Нередко к памятникам архитектуры относят и рабочие казармы того же периода, выстроенные из красного кирпича в едином стиле «индустриальной эклектики» начала XX в. Вопросы их сохранения требуют отдельного рассмотрения, особенно с учётом того, что многие муниципалитеты возлагают надежды экономического развития на туризм.

Исторические корпуса не отвечают требованиям организации производства: промышленные площадки «сжимаются» до нескольких более современных участков, а исторические здания простаивают, постепенно разрушаясь. Если в Москве и Санкт-Петербурге уже существуют различные механизмы для того, чтобы наполнять производственные корпуса новым содержанием (размещая в них офисные и торговые центры, создавая на старых промышленных площадках «креативные кластеры» и образовательные центры), то малые города пока не могут найти потребителя подобного рода пространств. В лучшем случае, корпуса занимают арендаторы (чаще, торговые сети, которые используют производственные помещения как складские и, реже, торговые), в худшем – корпуса простаивают и разрушаются. Предприятия готовы отказаться от «излишних» площадей, передавая их муниципалитетам, но и муниципалитетам они не нужны: исторические корпуса, часто отнесённые к памятникам архитектуры местного и регионального значения, не под силу содержать на средства без того постоянно дефицитных бюджетов.

Ещё одна причина, сдерживающая трансформацию исторических производственных корпусов в объекты сервисной экономики – это «индустриальное сознание» большинства жителей малых городов. В центральной России степень привязанности жителей к города к градообразующим заводам ниже, чем, например, на Урале. Но и в малых городах межстоличной полосы многие жители предпочли бы видеть стабильно работающие предприятия, а не офисно-торговые площадки. С аналогичной проблемой сталкивались и в монопрофильных городах Рурской области в Западной Германии в годы структурной перестройки в 1980-х гг [8]. Полностью она так и не была решена: создание музеев и культурно-выставочных центрах в корпусах заводов и надземных частях шахт помогло сохранить культурное наследие индустриальной эпохи, но не решила множества экономических и социальных проблем. Для многих жителей музеефицированное промышленное наследие – лишь элемент ностальгического туризма, в то время как молодёжь не очень интересуется такими объектами. Знаменитый «опыт реструктуризации» индустриального Рура базируется на мощной государственной поддержке, в том числе – имиджевой политике, которая ставила своей целью формирование нового образа этой территории: экологичного, современного, яркого. Ожидать аналогичных мер в адрес депрессивных городов межстоличной полосы России вряд ли стоит.

**Общие выводы**

В городах между Москвой и Санкт-Петербургом после строительства Николаевской железной дороги стали появляться многочисленные промышленные предприятия ранних технологических укладов. Межстоличное положение и наличие рабочих рук привлекало на эту территорию капиталы из Москвы и Санкт-Петербурга, поэтому здесь возникали мануфактуры ведущих промышленников, их продукция была предназначена для реализации в столицах, а принципы постройки фабрик и фабричных городков заимствовались у столиц.

В советский период дореволюционные предприятия продолжали существовать инерционно, модернизация производства началась только в послевоенные годы (на тех предприятиях, которые не были разрушены в ходе военных действий), отдельные предприятия в форме филиалов вошли в состав производственных комплексов Москвы и Петербурга. Тем не менее, подобные меры не спасли большинство производств: в постсоветский период большая часть предприятий ранних технологических укладов пришла в упадок, как и в других районах России.

В современных условиях «сжатия» пространства, в том числе городского и даже производственных площадок краснокирпичные ансамбли стали обузой для находящихся на грани банкротства предприятий и муниципалитетов, получающих памятники промышленной архитектуры на баланс. «Индустриальное» сознание большинства жителей малых городов, отсутствие финансовых средств и местных инициативных групп делают почти невозможными реализацию проектов музеефикации или реосвоения производственных площадок.

Источники литературы:

1. Бабурин В.Л. Инновационные циклы в российской экономике. / Изд. 4. М.: УРСС, 2010. - 216 с.
2. Истомина Э.Г. Вышневолоцкая водная система. История водной системы от начала функционирования магистрального водного пути.
<http://www.vischny-volochok.ru/wika/wika1/wika1-5.php>
3. Материалы свыше 80 веб-сайтов промышленных предприятий, муниципальных районов и городских округов Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей.
4. Пантин В.И. Циклы и волны глобальной истории: глобализация в ист. измерении / В. И. Пантин. - М.: Новый век, 2003. - 274 с
5. Петропавловский Б.И. Конаково и Конаковский район. Исторический очерк, <http://www.tverlib.ru/tverbook2/petropav3.htm>
6. Стародубровская И.В. Стратегии развития старопромышленных городов: международный опыт и перспективы в России. / М.: Институт экономической политики имени Е.Т. Гайдара, Издательство Института Гайдара, 2011, 248с
7. Центральный район. Под ред. В.В. Покшишевского, С.Н. Рязанцева, Н.И. Ляликова. – М.: Географгиз, 1962. – 800 с
8. Atlas der Metropole Ruhr (Achim Prossek, Helmut Schneider, Horst A. Wessel, Burkhard Wetterau, Dorothea Wiktorin) // emons-Verlag, Köln, - 2009, 224 Seiten, ISBN 978-3-89705-691-6